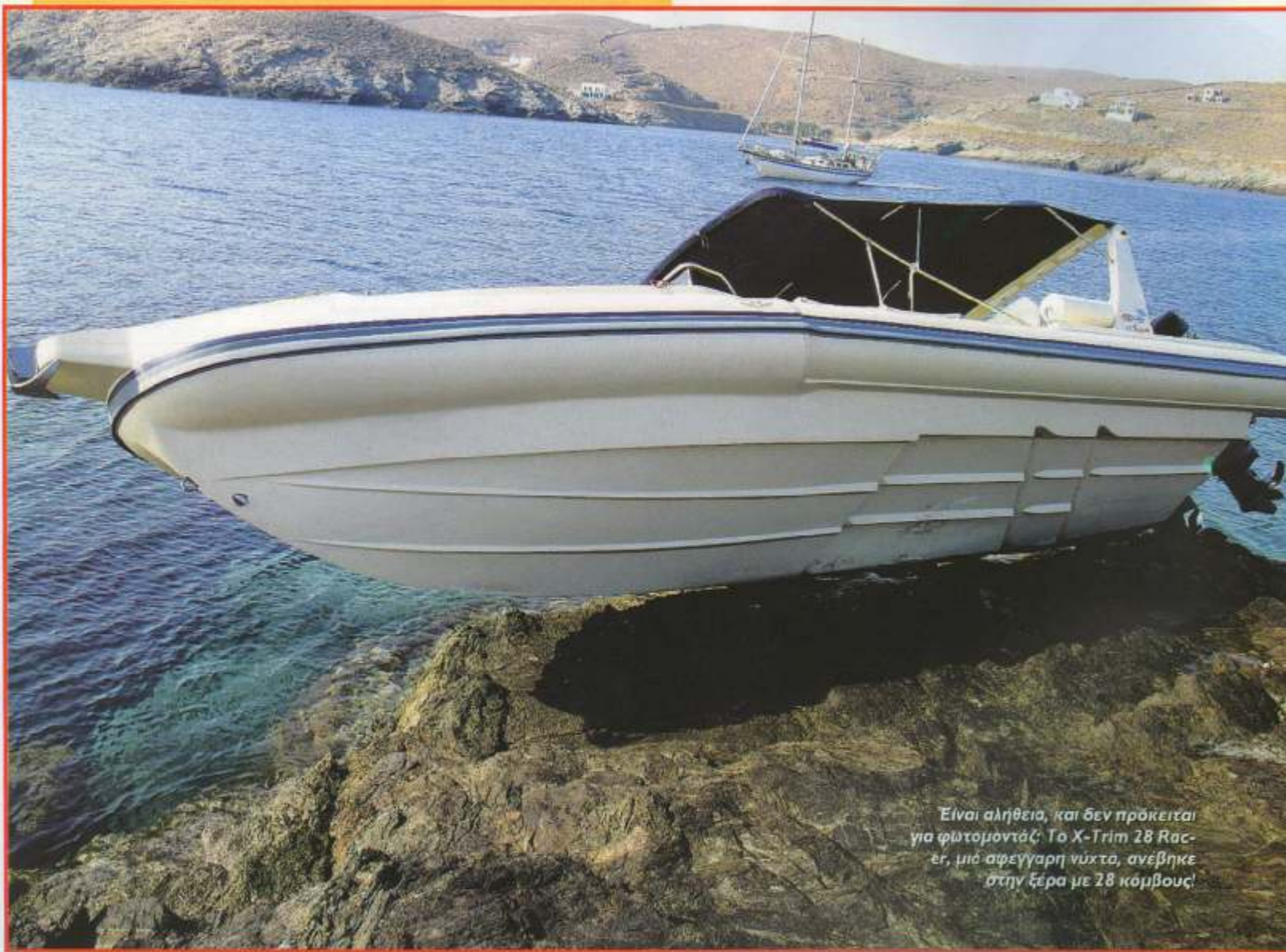


ΑΣΦΑΛΕΙΑ στην Θάλασσα

(ΚΑΙ ΑΛΗΘΕΙΑ ΣΤΑ ΤΕΣΤ)

Του Δημήτρη Παπανδρέου



Είναι αλήθεια, και δεν πρόκειται για φωτομοντάζ. Το X-Trim 28 Racer, μιά αφεγγαρη νύχτα, ανέβηκε στην ξέρα με 28 κόμβους!

Αισθάνομαι υποχρεωμένος, κυρίως προς το εμπορικό κύκλωμα, να αναφερθώ για μία ακόμη φορά στο θέμα της παθητικής και ενεργητικής ασφάλειας που προσφέρουν τα φουσκωτά σκάφη τα οποία διατίθενται νομίμως και για νορμάλ χρήση αναψυχής στην Ελληνική αγορά. Επειδή οι εποχές της αθωότητας, της άγνοιας, του πειραματισμού (και της ασυδοσίας) έχουν περάσει ανεπιστρεπτί, τα φουσκωτά (και πλαστικά) σκάφη δεν μπορούν να θεωρούνται "παιχνίδια", οπότε αν κάτι δεν είναι σωστό ή χαλάσει γρήγορα να πούμε "δεν βαριέσαι αδελφέ, θα πάρουμε άλλο". Πόσο μάλλον επειδή ακόμα και τα μικρότερα φουσκωτά κοστίζουν πολύ περισσότερα χρήματα από των αντιστοίχων κατηγοριών (μεγέθους και status)

αυτοκίνητα. Πώς είναι λοιπόν δυνατόν να "δεχόμαστε" ατέλειες σ' ένα πανάκριβο προϊόν; Και για να το θέσω αλλιώς: Αν οι εξωλέμβιες είχαν στραβά καπάκια, κακοβαμμένες επιφάνειες, ή τους άρεσε να δουλεύουν μόνο μετά τις 3.500 σ.α.λ., θα τις αγόραζε κανείς;! Όχι βέβαια! Γιατί λοιπόν "δεχόμαστε" σχεδόν τα πάντα στα σκάφη, και μάλιστα αδιαμαρτύρητα, ή επιδεικνύοντας απόλυτη άγνοια; Πού το γράφει και ποιός το λέει ότι η κακοδουλειά, η κακή εργονομία και η απουσία κάθε ελέγχου είναι "καθεστώς";!

Για να βάλουμε τα πράγματα στη θέση τους, δεν αναφέρομαι σε μικρές, ορατές ή αδιόρατες "ατέλειες" σε πολυεστερικές επιφάνειες, σε φινιρίσμα δύσκολων εσωτερικών σημείων, ή στις ευθείες ραφές των

ΑΣΦΑΛΕΙΑ στην Θάλασσα

(ΚΑΙ ΑΛΗΘΕΙΑ ΣΤΑ ΤΕΣΤ)

ταξιδεύοντας νύχτα χτύπησε σε μία (ευτυχώς ομαλή) ξέρα με περισσότερους από 25 κόμβους, την χρησιμοποίησε σαν... ράμπα και κατέληξε πάνω στο ξερονήσι, που (ξανά ευτυχώς) δεν είχε κάποιο απότομο βράχο σ' εκείνο το σημείο. Το σκάφος έπαθε ελάχιστη ζημιά (στο gelcoat και σε 3-4 στρώσεις υαλοβάμβακα από τις... 20 που υπάρχουν σ' εκείνο το σημείο, καθώς και στο πόδι της μίας μηχανής). Την άλλη ημέρα, με την βοήθεια πολλών ανθρώπων από το νησί και κλασσικές μεθόδους καρνάγιου, έπεσε στην θάλασσα,



ΔΕΝ έβαζε νερά, και επέστρεψε με την μία μηχανή στη βάση του, όπου επισκευάστηκε άμεσα και πλήρως. Αυτό το περιστατικό εκτός των μοναδικών αυτών φωτογραφιών, μας δείχνει και μας αποδεικνύει δύο πράγματα: 1ον: Ο κατασκευαστής των X-Trim που χρόνια ολόκληρα φωνάζει για το πόσο γερά είναι τα σκάφη του, έχει απόλυτο δίκιο! Με τέτοιο χτύπημα, και σε τόσο βραχώδες έδαφος, ένα σκάφος ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΕΩΣ ΑΠΙΣΤΕΥΤΑ ΓΕΡΟΦΤΙΑΓΜΕΝΟ ΚΑΙ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟ ΓΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΓΙΝΕΙ ΚΟΜΜΑΤΙΑ. Και είναι σαφές, ότι εφ' όσον άντεξε χτύπημα και σύρσιμο σε μυτερούς, και κοφτερούς βράχους με 28 κόμβους, δεν πρόκειται να πάθει ζημιά από το κύμα στους δύσκολους καιρούς. 2ον: Για να μην υπάρξει σοβαρός τραυματισμός των δύο επιβαινόντων (ο συγγραφέας, θηλυκού γένους, έπεσε μέσα στο σκάφος την ώρα της πρόσκρουσης), σημαίνει ότι δεν υπήρχαν αιχμηρά, κοφτερά ή γωνιώδη σημεία στα οποία να χτυπήσει. Τι μένει τώρα να

τραπεζιών, χαμηλά ρέλια, τάπες βενζίνης σε λάθος σημεία, "χύμα" καλωδιώσεις γύρω από υδατοπαγίδες, "γλυστερές" επιφάνειες, αδυναμία εισόδου-εξόδου, και πολλά άλλα θέματα, αφορούν την παθητική ασφάλεια. Και στην ενεργητική ασφάλεια, εκτός της μέγιστης ισχύος (και της ευστάθειας στην τελική), θα βαθμολογούνται τα χειριστήρια, η θέση/ευκολία διακυβέρνησης, η συμπεριφορά του σκάφους στις στροφές ΚΑΙ στην ακυβερνησία, κτλ. Οπότε, γίνεται αναληθικό το γιατί αυτό το σημείωμα απευθύνεται προς τους κατασκευαστές και τους εισαγωγείς: Όπως και εκείνοι, θέλουμε τους αγοραστές των φουσκωτών σκαφών πάνω απ' όλα ΑΣΦΑΛΕΙΣ, στην περίπτωση που θα συμβεί κάτι απρόοπτο. Και ας μην βιαστεί να πει κανείς ότι "αυτός δεν θα χτύπαγε στα βράχια". Ποτέ μη λες ποτέ, γιατί η "άσχημη στιγμή" παραμονεύει για όλους, και δεν κάνει διακρίσεις ούτε ανάμεσα στους πιά προσεκτικούς.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ στην Θάλασσα

(ΚΑΙ ΑΛΗΘΕΙΑ ΣΤΑ ΤΕΣΤ)



Μικρή η ζημιά στην γεροφτιαγμένη γόστρα.

ταπετσαριών, γιατί αυτά είναι πράγματα που συναντώνται σε κάθε χειροποίητο προϊόν. Και επειδή τα φουσκωτά σκάφη είναι 100% χειροποίητα, και η υψηλή τιμή τους αιτιολογείται, και η "μη βιομηχανική τελειότητα" δικαιολογείται. Αν οι "ατέλειες" είναι περισσότερες και σοβαρότερες, τότε και η τιμή θα είναι χαμηλότερη του μέσου όρου, οπότε ξέρετε ακριβώς τι αγοράζετε: Παίρνετε αυτό που βλέπετε, και τίποτα περισσότερο (πιθανόν κάτι λιγότερο). Δεν ωφελεί λοιπόν το να αγοράσετε, εν γνώσει των ατελειών του, ένα σκάφος επειδή είναι οικονομικό, και μετά να παραπονείστε επειδή δεν έχει το φινιρίσμα ενός πολύ ακριβότερου! Στο

κάτω-κάτω, ουδείς σας οδήγησε δέσμιους σ' αυτή την αγορά! Ας αφήσουμε λοιπόν την σχέση φινιρίσματος/ποιότητας/εξοπλισμού/τιμής, και ας εξετάσουμε κάτι πολύ σοβαρότερο, το οποίο πρέπει οπωσδήποτε να υπάρχει σε όλα τα σκάφη, ανεξαρτήτως κόστους. Και αυτό δεν είναι άλλο από την ΑΣΦΑΛΕΙΑ, τόσο την παθητική, όσο και την ενεργητική. Και για τα δύο αυτά υψίστης σημασίας θέματα, αποκλειστικά υπεύθυνος είναι ο κατασκευαστής, ο οποίος όσο "μικρός" ή μεγάλος κι αν είναι, δεν έχει καμμία δικαιολογία για τα παρακάτω: α) Να μην προβλέψει εργονομικές και ασφαλείς λύσεις στο ντεκ (για κυβερνήτη και επιβαίνοντες) στη φάση του σχεδιασμού, β) να κάνει "οικονομία υλικού στα βασικά σημεία, όπως καθρέφτη, καρίνα, παρατροπίδια και stringers, γ) να κάνει λάθη, ή υπερβολές, ως προς την τοποθέτηση (ύψος καθρέφτη) και την ισχύ των κινητήρων. Αυτές τις τρεις θεμελιώδεις για την ασφάλεια προδιαγραφές, υποχρεούνται να τις σέβονται και να τις τηρούν όλοι οι κατασκευαστές ακριβών τε και φθηνών σκαφών, γιατί ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΤΟ ΘΕΜΑ: Απλά, έχουμε τόσα πολλά "ατελή" (στα παραπάνω θέματα) σκάφη, λόγω αδιαφορίας, άγνοιας ή υπερβολών στην ισχύ (στο κυνήγι της υψηλής τελικής, που θεωρείται εμπορικός παράγοντας).

Το σκάφος των (εντυπωσιακών!) φωτογραφιών είναι ένα X-Trim 28 Racer, με δύο Suzuki DF 250, που